

# ARIPI ROMÂNEȘTI

Director: Comandor aviator  
AL. DEMETRESCU



963

SURATORUL ROMÂN  
PORNEŞTE LA LUPTA  
VESEL, SIGUR PE VITIERA SA.

\* 25 IUNIE 1944  
ANUL III, Nr. 56

**LEI 20**

LINII AERIENE  
INTERNAȚIONALE

*Siguranță  
Comfort  
Rapiditate*



**LA RES**

LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL

(3)

365

965

# Odimică...

de Comandor aviator AL. DEMETRESCU

Fără indoială că deosebirea dintre războiul actual și cel de acum aproape 30 de ani — așa zisul mondial — este enormă! Armentul s'a perfecționat și modernizat la maximum, realizându-se astăzi noi și puternice arme ucigătoare necunoscute în războiul trecut; strategia și tactica de luptă s'au modificat simțitor prin folosirea masivă a aviației și a cohortelor de parașutisti, aceștia din urmă neexistând pe atunci. Ceeace impresionează însă mai mult este felul de a se purta astăzi luptă, care — odinioară — reușea încă să fie elegantă, umană.

Câtă deosebire — de pildă — între felul de luptă leală, cavalerescă a sburătorilor de atunci! Într-o dimineață, pe frontul de West, asul german UDET se află în luptă cu faimosul sburător francez GUYNEMER. La un moment dat primului i se defectează mitraliera; GUYNEMER, observând la timp acest fapt îl face un semn emical din mână, zâmbește și părăsește luptă. Nu înțelegea să continue cu un inamic desarmat!

Ce mare distanță între gesturile acestor doi mari sburători — unul cu fapta, celălalt relevând-o public — și mitraliera celor ce încercau să se salveze cu parăsuțe dintr'un avion incendiat, „viteză” efectuată nu de curând de către unii din sburătorii de pe Ocean!

Nu mai insist asupra incursiunilor aeriene inamice din ziua de 10 iunie, care s'a dovedit a fi fost îndreptată exclusiv asupra populației pașnice, făcând — în mod cu totul inutil — atâtea victime nevinovate! În războiul mondial trecut nu s'au semnalat — deși era și atunci posibil — procedee de luptă atât de neomenoase lipsite de orice rațiune și de orice eleganță morală!

Numeroase au fost cazurile — în celălalt război — când aviatorii inamicii sbarau pe deasupra câmpului advers fără nici o temă, aruncând flori sau educând ultimul lor salut, camarazilor și adese inamicilor a căror înmormântare se celebra și care le fusese anunțată prin mesajii aruncate din avion!

Odinioară, pe deasupra scopului de totdeauna al războiului, se stabilise — nu numai între luptătorii aerului — o eleganță în procedee, un cavalerism în fapte, un „fair play” cum il numeau anglo-saxonii, termen pe care din păcate l-au scos din circulație trecându-l altor popoare cu mai redusă... „civilizație”!

# ÎNFERNULE DE PRO

— A sosit poșta?

— A adus cera, și nu peea mult, răspunse Adj. aviator Stan Nicolae, ținând în mână o carte poștală boțită.

Nu o primise acum; e o veste urâtă cu mult întârziere, dar ori de câte ori poșta nu-i aduce nimic, scoate din buzunar cartisa poștală primită și o recitează.

Săz și săz prost, când comandanțul lui Adj. aviator Lázároiu Paul își lătuia se sub ochi plicul rez, sosit regulat cu fiecare poștă.

Ei detină dealul recordul în corespondență, pe integrul Grup, deasă poale, noile poște peșteri și e o întreagă destinație.

Adj. Lázároiu Paul își trece timpul între avioanele de pieșă și plăcutele lor. Deabia sosit din misiune, se apucă să-i scrie draget lui:

Azi, primise o nouă veste. Cu capul aprîjinit pe răsărit, cibelele colo patru île scrise mărunt. Probabil îl scrie că e așteptat, că "n'toate gândurile ei" au sămărt el și și cu el îl agropie astfel tot mai mult.

Pe paturi, sau scaune, băieți își crește vegile din tără.

Câte unul, este găsește cera de comunicat tuturor, le strage atenția, apoi citește.

Puiul, festivul sănătății să fie făcut mare; a început să facă primii pași; alăturat, își trimit conturul măsuței lui pe care îl-o lasănde peste marea care se desparte.

„Atențione, suntem în alarmă. Peste cîteva minute decolăm".

Scrierile se impătrește și fiecare își caută casca de soar, numai Adj. aviator Lázároiu nu a saști nimic. El citește încă, cu dogările glase de departe, peste mărea care îl desparte, de judecă și de orașul copilariei lui.

A ridicat ochii puțin și a înțelește.

Se îmbrățișă în grabă și în grup cu toți camarazi se îndreaptă la Postul de Comandă.

Comandanțul grupului, Comandor aviator Galen Francisc, le arată pe hărță zona în care vor acționa sprijindu-le obiectivul: ce trebuie să facă, apoi strâng mâna. Săzărau.

— Să ne trăiescă.

— Să ne trăiescă, răspunde shurățierul.

Grupul se impingează afară și doi cîte doi, pilot și mitralier, aleargă la avion.

Ingrăduile gata, „Shakas-urile”, vulturii pleșevi ai unităților noastre își așteaptă echipajele pentru deschidere. Motonarele încercate de piloți urcă în pîln.

Racheta verde se înalță în cer ca o cometă, avioanele de misiune, în start, după capul de formăție, descoazează, ca un stol de cocoră, ca motonarele în pîln.

Bombardieri, bombele și „Shakas” gata urcător.  
(S.M.P. — Peter Stoen)



Adj. Lázároiu Paul cu privirea de departe în destramă încă docurile. Sub el marea frâmenăță în epumă, se pierde la orizont. În dreapta lagunele scăpesc în soare, cu o conoștere de diamante.

Sunt la 3.800 m., deasupra stepei Nogai, unde se pană de întărire cu vîntoarea.

De departe, prin nori de strață, vîntoarea slovacă, ce urmă să le facă protecția, spore pe sus. În fir indian.



la formăriile străinătă. Stukas uriașe au  
măcesc părțea văzută la frontieră  
înamică (S.M.P. - Petre Stere)



lor, își duceau plinul de bombe, voință cără de victorie.

Gara K., obiectivul ce trebuia distrus, se apropia. De aici bolșevicii alăturau frontal cu materiale. O levătură de a. c. a., a trezit atenția tuturor. Roșii li simțiseră. Loviturile împânzire cerul. Sebura acum peste norul de fum printre schiile morții.

„Urmează atacul”.

Adj. Lăzăreanu P. își strânge coatale de corp și prevestește tântă capul de formăie. Printre legături de aripi, acesta amintește apropierea obiectivului — pregătirea pentru picaj. A. c. a.-ul îndrăznește făcea baraj de trageri.

Capul grupului urca puțin în sus, apoi la verticală căde ca o sageată pe obiectiv.

Celalăți epalonări își aşteaptă rândul la picaj. Adj. Lăzăreanu, primul din formăie, se pregătește la rândul său. Își punе tăciu contactele pe lana bombe. Scote frânele de picaj și își face apoi corecția de visor. Unul, doi, trei, pe tântă. O secundă numai și îi va veni rândul. Trage puțin avionul în sus să-i poardă din vîță, apoi răsturnat, se strângăză pe tântă.

Avionul pică boltid în jos.

Pământul creată ca ghea urmă animal preistoric, se agopitează vertiginoz.

Jos e numai fum, pe care pete roșii de schiile II spântecă.

Aveam declanșată bombele. În agimat de infern, bombele își ajung linia.

Se pun frânele și Adj. av. Lăzăreanu P. trage puțin de manșă.

In rezinsă, avionuliese din picaj, urcând nălucă în sus.

Motorul geniu, ochii se impălenjenesc și prelungesc puternică a aerului și tăierea de spătarul scenariului.

Redresând apoi avionul, cătușându-se locul în patruță. În urmă fusul distrugerii se înalță sus. Tintă fusese lovitură în plus, infernalul de proiectile era aproape de neplâns.

Victoriile bombardierelor se întorceau acum la se-rotron.

„Misiunea fusese îndeplinită cu succes”.

Pe față Adj. Lăzăreanu se desprinde un zâmbet. Il sprijină jos piloul rug; va putea deci răspunde și azi fără ca draga lui să îl așteptă prea mult rândurile lui.

Serg. T. R. PETCULESCU ION (S. M. P.)

„Luminitul”, unul din ultimii avioane Stukas cu serviciu și destinație de serviciu pe frontul de est.  
(S.M.P.)



# SIMFONIA MOTOARELOR



**Z**in aceea de primăvară și liliac înflorii va rămâne seriosă în cartea de aur a unui Grup de aviație de vânătoare, „ca o încreștere aeriană formidabilă, inimunată de patru victorii, fără nici o pierdere proprie.”

Cine la astăzi se rezumă o acțiune eroică: la o frază lapidată fără florile de stil, sau exaltări homoreice. Ea se lacrumează curând, așa cum a fost translată pe cer să luptă, iar astuția cu un avioane lugătoriști a fi felicitată de către Comandantul Corpului Aerian Român, venit special pe aerodrom pentru acesta, le este stăgura răspălată, adângată, desigur acelaia de a contribui, prin dărsenia lor, la făurirea unei nouă verighi pentru izbândă ce se va însemna sferejările în luptă noastră sănătă, după impotriva puterilor侵入者 (invadatorilor) bolgăre.

Însă, pe astăzi, terenul înfruntă puhoi rostogolit peste parini moldoveni, cu necruțătorul având și jărmăni coș și apărători ogordi. Păsărenii noștri au reacționat, — pentru a căuta oară? — versurile poetului:

„Ne te apărăm căminul și ogorele și vatrul... Deacea totul ne este prieten, și pământul și cerul.”

Cerul... Înălță cum se învolbură, credincios aburitorilor, preimindu-i și mingindu-le articolele obosite, o-erăindu-i la noștri săbirii, dacă vin gonii de păsările infernale ale Apocalipsei... Cerul nostru albastru...

Și la zinu acestuia să decolat, pe la prânz, sase vînători călăji în focul inițiatorilor. Plecău în vânătoare liberă, luptă iubită potra largă inițiativă ce o oferă aburitorilor.

Cine ar fi crezut că Prințul Gerasescu va dărui celor sase vînători plecați să spântecă vînduhul, o pradă atât de bogată ca aceia pe care au întâlnit-o: cincizeci de avioane sovietice, și că inițiativa cu ele va perlejui cea mai mare încreștere aeriană a acestui Grup de vînători, de la intrarea lor în foc!

Ajuns în sectorul I, centru se întindea deasă, plinând cerul spre sud. Mai departe orizontul se deschidea și preiau oferit ochilor se completează în întărire a circa 60 avioane germane de tipurile Focke Wulf 90, vînătoare și mult, Junkers 87 (cunoscuți Stukas-uri) și Messerschmidt 109.

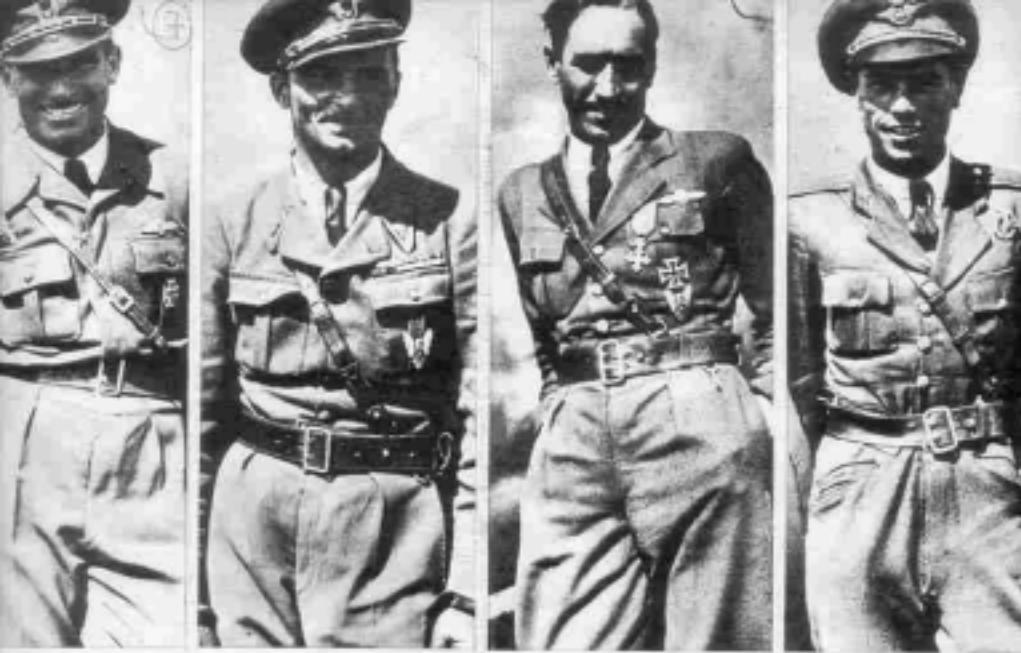
Ca răspuns la un rendez-vous stabilit cu cîșcăta și punctualitatea lui Jules Verne, — apăr la această vîrstă și cîrcă cincizeci de „bucăti” ruși. Sunt de toate, vreo 10-12 IAK-uri de vânătoare, circa 25 IL-7, motosanitoare de asalt, și vreo 10-15 Lagg-uri, avioane de vânătoare cu motorul în sten.

Înălțarea desigur îi obligă pe toți să-și desfăcosă largi spre a ge cu noaste mai bine, și să studiu partenerii înainte de hora cea mare.

Sistemul serian devine înțepă, și în evoluțiiile lor rapidele mașini se străgheresc reciproc. Deacea, prima în consensul tutăi, luptătorii se

fractioneză cum li vine mai bine fiecăruia. Stukas-urile germane, în număr de vreo 30, se strâng undă în undă ca puini sub clopoță. Și așa începe dansul de deschidere al balului în care cpt. av. Serbănescu, lt. av. Dusește și adj. av. Ursache intră în horă frântășek cu nemulți.

La predilecția regilor pentru Stukas-uri, vînătoare bombardiere se înzâlătoresc, codindu-se a peini invitația aviației. Undă după undă, cîndi partenerii de profesie, români și germani fac protecția bombardierelor peșterile. Vînduhul și un sunet de roturi învernuite, cătă de jos, din apeorierea pământului și pînă sus în norii ei negri, săgelele de foc să trăsătoridă spîncete brăzde de artificiu, latău colorit ca adevărat infernal. Vînduhul elecționistic de proiectile sparte în moșavile conice, de gazele echipamentelor lăsite în trembi, de caderile tocoi mitralierelor de bord, de elicele ce se înșurubă cău păiană în aer. De la nord de lagă pînă la Prut, balul se desfășoară în toată grandiositatea muzicală a început, instrumentele sunt bine acordate, acompaniazanții și sincronizați. Partitura se desfășoară întări a jenă. În tremoloii legești, apoi la evoluții largi, solemele Simfonie cehoslovacă — simfonie mușorelor. Acolo sus își înfăină cel din urmă cîtece, ieșindă însumurății a Pustelor. Explorile aviației bolsevice doborțele de ger întrunite încheie finalul pateticii bătălie. Pământul se agăduie, iar cîntremurarea ajunge



Este articolul de la judecători: Cpt. av. Serbărescu, cpt. av. Popescu-Cioceșel, Slt. av. Mihai și adj. av. Dărjan.

sus ca o mingăiere, ca un val odihnitor.

În încheietura acestei homerică, cu ulevoare, „ca mai mare bătălie aeriană” cu Grupului de la intrarea în Iugă și pătră azi”, cum sintetizase capodarul jurnalul-istoric al Grupului, slt. av. Mihai Ioan a contribuit la închiderea cu un TAK doborât în flăcări.

— Am trăit o rafină de apropoare, după ce l-am prins bine în vizor. Am văzut IAK-ul într-un fum negru, am nevoie să călătorească spre cîștigător. Apoi lupta n-a desfășurat... — îmi povestea cpt. av. Popescu Cioceșel îspira sublocotenentului aviator Mihai Ioan, care a sterzat forțat, în a doua ieșire, din cauza unei pene de motor, deparțe de aerodromul de la hâză.

În cîrceală de al doilea succes ia revenit însoții cîpitanului amintit mai sus, care a doborât un Lagg dintr-o formăție de patru. — L-am întîlnit în vizor bine și am trăg cu furbenul! L-am lovit sub hîrtă și a luat foc imediat. A început să piere, și s'a așteptat pe pămînt, arzând apoi înfundat. Dar în învelimășiră împreună și a teribilelor jerbe de trăsoare ei nu se încrucișau peste tot, am mînat de motor și era să... sterzesc la rușii! Ce vîrl, în lîndul noastră să shor ea la meeting! Nu vedeam decât fum de jur împrejur.

Așa s-a încheiat prima repriză: Cu două victorii.

Băieți vin veseli spre cîștig, și după tradiționalul rusesc-motiv peste aerodrum, ascultătoarele Messerschmidti și echipoarele limităse pe pantă și în sfârșit stărițăză.

Masa se ia în atmosferă camăradecască a succesului aripilor Grupului. Dar băieți nu obținășează să se culteze pe lauri, cînd după o jumătate de oră două celule trebuie să decoleze însăși. și din nou își iau înălțime cpt. av. Serbărescu, cpt. av. Popescu Cioceșel, slt. av. Mihai Ioan și adj. av. Dărjan. Aceleași sector, același atmosferă, același simfoniu: a moșnarelor. Balul nu se îsprăvise; se făcuse doar o pausă. Așa că înviață, mai puțini de data asta, începe să spără... Sase puncte ca gaze tăiere vin din față. Iată-i acum băndari, apoi vrăjii, și în fine pe numele adeverat, IAK-uri. Slt. Mihai își alege portofelul, îl prinde bine în vizor și cînd să deschidă focul îl lasă motorul! Este enunțul ghino-rotului! Își aruncă comandamentul prin radio și apoi se desparte pentru a-și pună apărărea pe cîl mai apropiat teren, acelaș care însemnășă un adeverit tur de focă.

Rămăne în luptă trei contra șase. Cîrând însă avionul cîpitanului

Popescu Cioceșel primește un proiectil de tun în aripă dreaptă, fapt ce îl sfârșește multă acțiunea. Cu toate acestea nu rește luptă, ci o continuu parcură mai hotără.

Fulgările trăsoarelor creștesc și cerul de scărmă, iar bolizardii trec unii pe lângă alii, urși pe sub alii, unii peste alii, ca într-o tombă fierică de saltimbaci.

Un moment bun, atât așteptau surburătorii noștri, o clipă fierică, un omagiu și o distanță patrivîntă pînă la stoc. și acasă au venit pentru cpt. av. Serbărescu și adj. Dărjan. Restul a fost doar o chestiune de calm profesional, de ochire în vizor și de apăsare pe un buton...

Și însăși două avioane înamicice doborătoare.

— Am părăsit pe vîțejii dela vânătoare, încă o atmosferă de caldă camaraderie, căci între timp venise ordinul pentru o nouă misiune, și cei trei lîncă morții să aboare jarișii...

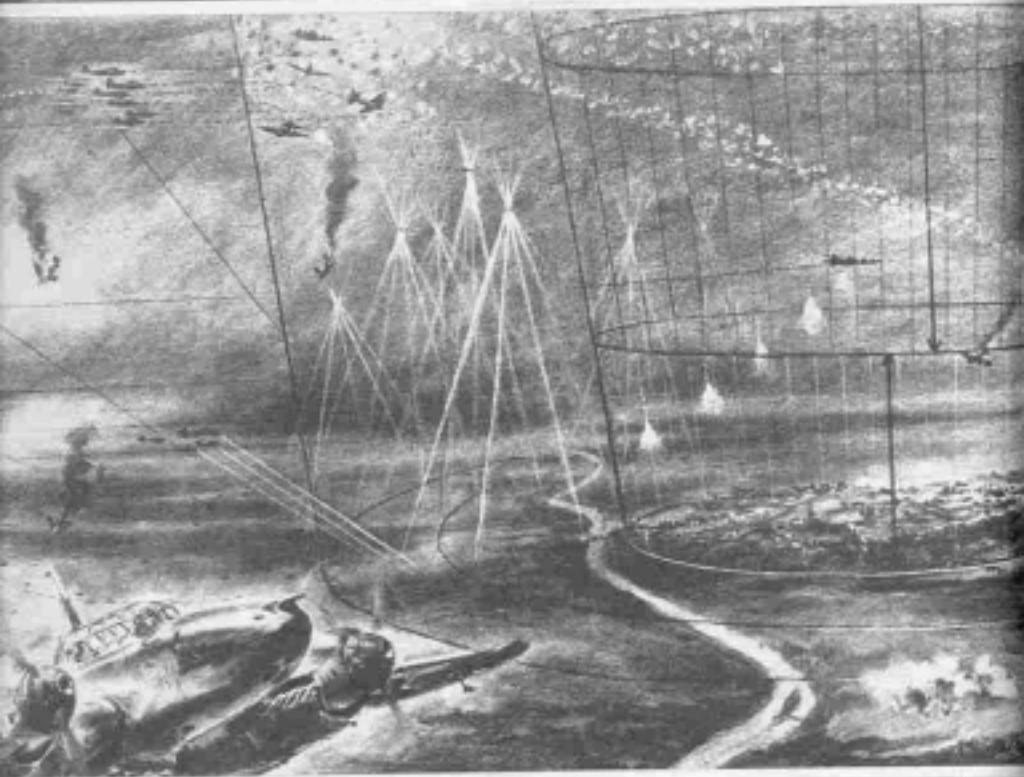
Lt. av. rez. STAN CORNELIU  
(S. M. P.)



Cei patru aviațori în grup



# Aripi române în luptă



Pe un aerodrom românesc.  
(Foto S. Teles)



După efectuarea misiunii, mecanicii re-visină mașinile (Foto Poșta)



# vesti DOMINIE

**Comandantul** Hotel Aerului garnizoanei de pe frontul de Est, înscris în cadrul Comandantului Corpului Aerian România, făcând în revistă trupele de aviație române, se apreciază zilei de 10 Mai.

O fotografie care arată pe defensiv război cum se face operație astfel a ocupării împărției absoară exercitate de bombardierii liniștiți. Se vede cum armătă este înconjurat de cercul de foc al artileriei antiaeriene. În primul plan, la stânga dreapta, un avion de vânătoare și un bombardier. (Foto Distructoare Verific)

**Desertere**, pe front, a unui oborât român.



O formăție de avioane românești în cîmp de desfășurare.



Salut în cîmp de desfășurare.



Un hidroavion grec în o basină de pe Mării Negri. (Foto C-dac Victor Dumitrescu)





General de corp de armătă DESSLICH Comandantul aviației Flotei Aeriane ce luptă pe frontul de Răsărit

# AVIOANELE *junkers* ȘI CUCERIREA STRATOSFEREI \*

Siborul stratosferic s'a impus din cauza micii densități a aerului la mari înălțimi, crezută atât de către cercinii sănătoși și apreciată a vitezelor avionului.

Le motoarele de aceleraj puține, prin siborul stratosferic se poate ajunge la o acoperire de timp și prin acasă la o economie de bani.

Siborul stratosferic necesită un motor special adaptat, care să-și păstreze eșecajul putere în înălțime ca și la sol.

Prin maximă viteză avioanelor în siborul stratosferic, legătura aerionă capabilă o mai mare importanță deforță posibilitatea de a mări indicăriile de transportat, ca o urmă a dimensiunii consumului de benzин.

\* J. Răsăritul avian se desfășoară astăzi în înălțimi din ce în ce mai mari.

Din acestă cauză vom analiza mai deaproape siborul stratosferic astăzi că nu pornește cîndva răsăritul.

Siborul stratosferic aduce aviației militare mari avantaje care sunt de o capitală importanță.

Importanța același sibor s'a învălitorat de la din colțul răsăritului recordul cănd avioanele de reconoscere germane Rumpler, echipate cu motoare Maybach, execuții siboruri de recunoaștere de pe deasupra teritoriul inamic. Echipajul acelora avioane era doar numai cu oparele de oxigen.

Pînă la problemele tehnice ce se punea acest sibor, era pînă în zilele și echipajului constă din mulți prezenți la înălțime și asigurarea rîndu-rii normale a motoarelor.

Un timp s'a creat că problema va părea și rezolvată prin recordarea de înălțime, de unde a început o întrebare în toată lumea, ajungându-se la recordul de 17.000 metri.

Ajilii spaniole de oxigen împreună cu echipamentul încălzit electric, că și consumul gen scăzăndu. S-au dovedit că și puțin prea multă temperatură împieducea libertatea de mișcare.

In 1929, Germania cu efortul unui Ju W 34, care a fost sprijinită prin simplificarea învelișului de asternere și adăugarea unei ușări mai spălate, bate recordul mondial, ajungând la 12.739 m. (douăsprezece milă păpușă susă înalte și nouă) metri.

Cu două învelișuri suprapusele arripă cu 4 m. p., greutatea avionului gal a fost redată cu 100 Kg.



Experiențele recordurilor au arătat că în avion trebuie realizate condiții de viață ca la sol.

De aici s'a ajuns la soluție aviosuhi cu cabină stratosferică, reprezentată prin avionul Ju 49 care urca pînă la 12.500 metri.

Acest avion avea o cabină stratosferică pentru doi oameni, cu perechi duble și încălzite, iar secheta cabinei era adaptată cu puțini.

Avionul era echipat cu un motor de înălțime Junkers L 88 de 500 H.P. și cu compresor pentru 10.300 metri. Convenția electrică a motorului, magnetourile și brațile special adaptate, au fost protejate contra pătrunderei atmosferei, spre a nu se deosebe la scurtă criză din cauza scăzăderii presiunii aerului.

Înainte de a intra acul în motor, era ridicat înălțat un radiator și compresorul. Ca radiator de apă se întăreștează un radiator bloc cu fermele și cîte lucru la o presiune de 0,7 Adr.

Că să se ajungă la o circulație constantă a benzinei se adăugă un mare procent de Toluen.

Că elicea să întăreștează o elice cu petru pale cu un diametru de 3,6 metri și care era calculată pentru cea mai bună sarcină. Pînă la cîndva se poate vedea în jumătatea cabină era inclusă.

Sau încă încercări cu un vizor în gheata-aerofile dela subvenții și care începe prin partea centrală a aripilor, fiind instalat în față piloțului.

Desevise motorul și îl lăsa din cabină stratosferică până în o manșă izolată privă un sistem de buze aerofice.

Trenul de aterizaj constă dintr-un cadru în formă de „V” și amortizoare prin rondele de cauciuc.

Din cauza diametrului mare al elicei trenul trebuie să fie neobișnuit de înalt.

Pentru pilotul să se poată ocupa de problemele sferul stratosferic, avionul a fost construit să poată fi foarte ușor de pilotat. Cu acest avion nu s'a produs niciodată accidente, iar experiențele lăcuse cu el au adus un mare ajutor înțelept.

In același timp în Franță, Farman construia și el un avion stratosferic cu cabină elană.

Farman nu făcea altceva decât ce la avionul Farman F-150 să adapteze cabină stratosferică și un motor peșteu înaltă.

La primele încercări, avionul a fost accidentat.

In 1934, în Belgia se construiește avionul stratosferic Renard 35 pentru 20 pasageri, însă le primul zbor a fost accidentat.

In 1938 s'au început din nou în Franță experiențele cu cabină elană, începându-se instările confișării de oxigen din cabină, prevenirea exterioră și interioră rămâneând astreasă. Avionul întreprinde în acest scop via Farman F-2234, cu care se lăsă cura de Potez-Ariane în America de Sud. Această cabină era în același timp o cameră de dezlănțuire pentru paraglider.

Pilotul, Telegrafistul și Mecanicul stăneau în altă cabină, fiind dotate cu operație de oxigen.

In America în 1935 se încep pregătirile pentru sferul stratosferic după ce în 1929 se realizează un record de înălțime de 11.930 metri.

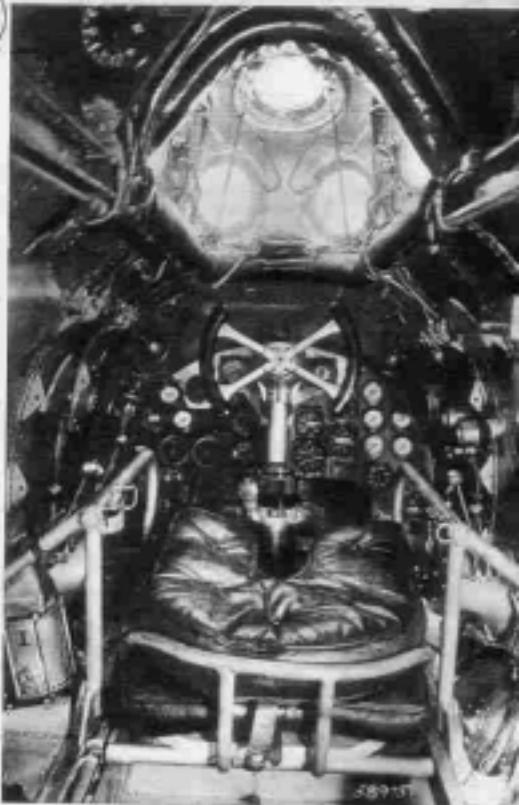
Începutul experiențelor s'au făcut cu avioanele R-66 cabină, având ca scop numeroase încercări.

Debută în 1937, adică 6 ani după apariția lui Ju 49 Americanii construiesc un Lockheed X C 38 cu cabină stratosferică.

Cu acest avion s'a ajuns pînă la 9000 metri, unde presiunea din cabină corespunde cu presiunea existentă la 3500 metri altitudine.

Experiențele cu Ju 49 au dat un rezultat în roade [sic], însă erau o mulțime de greutăți de înălțat și anume în ceea ce privește carierele militare și anume soartele echipajului în cînd împădură cabină cînd s'ar fi produs soldarea bruscă a presiunii din cabină și greutatea deservirei armelor din această cabină.

Casa Junkers imediat după încercările cu Ju 49 a început construcția unui avion bimotor cu cabină stratosferică. Caracteristica noastră avion era moara avangardă și marea profunzime a aripilor. Pentru a îmbunătăți posibilitățile de decolare și aterizare, aripile au fost prevăzute cu niște prelungiri (aripi ajutătoare).



Aceste aripi ajutătoare au fost montate în ea în locul sloturilor și lipsurile se puteau da împotriva mărind oripe.

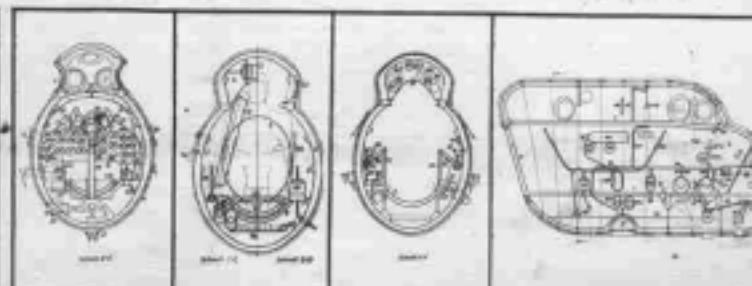
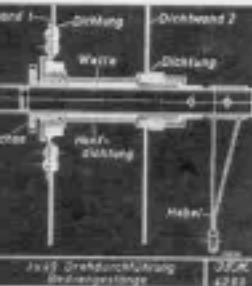
Fuzetul avionului era în formă de coacă și era construit din tablie oclușă suverană în aeroul lui Junkers Junior.

O dezavantajă atât de cînd radiatorul, dinspre-aer a formă aerodinamică. În acest scop radiatorul era construit sub formă unei doze care făceau parte comună cu motorul.

La construcția cabină stratosferică s'a căutat să se îmbunătățească viabilitatea construindu-se parte din față din material transparent. Pe lîngă dinopol a cabină era din tablie de electron.

Pentru primele încercări s'a construit o cabină metalică dintr-o lăcuse năjă cu cavitate transparentă în partea unde trebuia să văde pilotul. Aceste încercări cu avionul Junkers au condus la următoarele diverse constatări în privința construcției avionului stratosferic.

(E. S. S.)



RUGĂM PE TOȚI  
SBURĂTORII, AI  
CĂROR CAMARAZI  
au CĂZUT în LUPTA  
CONTRA INAMICU-  
LUI să TRIMITĂ LA  
Redacția NOASTRĂ  
FOTOGRAFIILE  
ACESTORA INSO-  
TITE DE SCURTE  
NOTE PRIVIND  
ACTIVITATEA LOR



# POEZIA AERULUI

**M**aterialul cîrnat, cu loale lenjeromenele care se nasc și mor apăr, în atmosfera acuzată, a zilei, ori în mijlocul noastrei nopti, a altor pe oam, înălț din cele mai vechi împări, lată de ce vîntură așa că a fost o luptă dintr-o cele mai interioare, mai atât că cînd reprezintă, pentru or, scenarii Dumnezeutri.

Emotie. Încercarea de prieteni construcției de separate de sbaruri nu fîntări de subline, încât, cu tot pericolul la cîte de bună vezi se susțină, exceptii obisnuite confruntă să-și facă, din dorință de a sbarba cu orice preț, suprasusul lor ideal. Nu-i sprijină nici rîndul acestui ideal și nici baloanele contemporanilor. El crește, în hîrău-necere, cu aspectul de sbaruri, evitând să fie lăudări, satisfacție săpăunării după ce susțin semințele, și vizitătorilor care se înțează pe pînă-mânt, înmormătuți, cîteva clipe, după ce menajă călăvă sau de metri desfășoară solul, privind abușările credinței. Bătă îndoielă, că în limpedea clarității și curățeniei, radușii purifică corul înțelegerii mei lemnos-nărită și creației. Cînd sprijinul de sbaruri tău perfecțional și a devinei case cu 10 planuri, cînd, cu alătura, omul poate domnia dele zecă mii de metri observabile și confințătoare, se poate vorbi încă vîci o rezervă, despărțită și aerului, despărțită și de sbaruri. Într-o curvină desprinsă și estetică și a vîntului și a măslor ecou, în spîndea redințelor de iudee ale nici unei paști.

Anagajat în luptă cu elementele naturii subiectiv, preitorul nostru este omul citind care își poartă pe pie o povestire incredibilă de destini bucurării și nezădurile și un simbol maior al civilizației actuale, mărturie evidență a genului nostru. Să dacă să-și dă seama, aviatorul regnăștește în spațiu, certificându-se unel mari cuceriri, apoi nu a mai putin just că sezonul său încercă o seară de emosiuni cu care el își nu poate înțelege la fel pasul. Aviatorul postulă cîteva, în necesarul crizelor, astăzile decădușării de lumenul său, aviatorul are, în timpul săbienilor, visările elor conduse într-o menire divină și lămuritoare, la care ochiul său descorește cămpul magic al mentorilor existenției. De aci jertfa și tot de aci despotica aviaționistului de sbari, căci, după cum mentorul arfări, nu fără disiplină moartea în clipselor lor de contact cu divinitatea, tot așa aviatorul nu le pășă de căi se va întâmpla cu el scola, aproape de cer și de Dunăre.

Așadar, există o chemare a zării, o posibila subtilă ca o iluzie, a invocelor înalte, în care omul quată plăcerile renitășirii și de-eritivului solidușin. Așadar aviația nu este numai o amintire de luptă, sau conștiință, de vreme ce oferă omului-muncitor urmele cluburilor extinse care îl susțină de creație. Înălț de ce aviația este posă cu mai nobilă parte a eforturilor din civilizație ale unui popor. Înțelesul la lung, ca atunci, evoluție, uluitorușii și evoluția ei astăzi, nu trebuie să moară pe nimere, perinții oamenilor su înțelește deopotrivă

și perfecție și strict practică și pe acensie de natură spirituală, dacă vorbește într-o cîrnată, în esplanadă sănătoasă, lărgă deschisă, unde numai naștele posibile îlăudă distanță. În aerul pur, ușor și avioi se contopește porcii în același bătrîn și speculații adâncă în propria ei uriere. Nărușii obișnuităi miscările năsească astăzi de primirea ei uriere, în înălț, și omul și a materialul transformatore. Poiesia aviației îmbolădește totuști într-o manieră fermecătoare și avioșor pană, atunci, un mesager al plinărișului, la drum spre Moreea Nicanorostă.

Toate acestei trăiesc o vîrstăductă, acestei sfîrșuitoare chiamare a sfîrșitor, pe care o denumim cu un termen prea tecnic poetă, „unuleje” și căsăt, în teră și noi un mediu propice unei mari prospătări. Prin dreapta lui da poet, românul nău cînem stîluri de aviație. Temperamentală îndreptățită de jefu și omul îndelit, el, a îmbolădit cu multă căldură aviația. Mărturia cea mai fermească o formează multă de frâni care se înrozesc de bonă voie în vîrfurile de piloțat. Cînd desparte actele de viața vie aviaționilor români, în sfîrșitor actual, vorbesc cu deținute eleși străini, peninsu și ne mai încurză noi s'fieam adi.

TEODOR SCARLAT



# PERMANENȚA AVIAȚIEI

A viață — singură acasă! armă  
dintre toate căle iși încrucișă  
poastă focul, forțele pe câmpu-  
rile de bătălie — poartă caracterul  
permanenței.

Intr'adèvăr, edată cu sfârșitul  
răboiu lui toate armele trec pe un  
plan periferic că preocupașd un  
fost redus care de specialiști care  
se ocupă cu modificarea lor, șiând  
scamă de experiența răboiu.

Așa-i, bunășăr, ca tunul — cum  
la fel se întâmplă cu tunurile și cu  
multe altele.

Nu acelaș fapt se întâmplă cu avia-  
niul.

Aviația — odată liberat de greu-  
tatea armelor și munjilor pe care  
le purtau în bord — devine dintr'un  
instrument de cumpăna luptă unul  
de pacifică infăptuire.

În locul avionului portător de  
bombe va apărea avionul de transport —  
avion care și astăzi a luat o extin-  
dere deosebită dar care și renumită  
activitatea în imediata apărare  
sănătății dependență frontului.

Avionul care „calcă” astăzi sute  
de kilometri la oră panta a coborî  
bolid asupra obiectivului ordonan-  
țoase mărite pentru o legătură  
excepțională de importanță și el va fi  
una din unelele dragi ale omului  
de afaceri, desemnarea și ale State-  
lui care își va pune la punct multe  
probleme tocmai prin acest mijloc  
avionul.

Intr'adèvăr, dacă astăzi aviația  
are de susținut un rol ingrijat — dacă  
el este chemat să susțină lupte grele,  
să contribuie la distrugeri — care  
au drept scop sălbătic potențialul  
le luptă al adversarului — apoi,  
măsoare când peste "învolușrarea" de  
astăzi se va ajunge pacei, când pe-  
stea cimpările străbate de transe  
vor crește lăuntrile de grine — avio-  
nul va devine ceea ce este mai cu  
seama: o mănușă unică de civi-  
lizație și cultură.

Ei va ajuta la transporturile ce-  
nute de economia și de țările, înțeleind  
atât schimburile internaționale că  
și pe cele private — după cum tot  
el va fi de folos pentru partea so-  
lilor culturali, sportivi, economici și  
țărili.

Priu viteză imprimată nației de  
nevoile răboiuului va avea miline de  
cifrigi omenește căreia i se va servi  
într-un minimum de timp ocazie  
tronul ori alt mijloc de locomotie  
n'ar putea face.

Aviația este, desemnarea, și un  
alt mijloc de apet — el contribuind  
la dezvoltarea cadrărilor fine-  
riile — dacă mai cu seama este un  
nouă mijloc de educație.

Intr'adèvăr, un mijloc de educație  
care cu altă mai bună ură el este  
mai repede acceptat de către cei pe  
care vei să-ieduca.

Ori aviația — cu întreaga lui ex-  
istenție: școalile de pilotaj, obțin-  
erea brevetelor, etc. constituie un ad-  
mirabil mijloc de educație liber  
consumată.

Copii care acceptă cu dragoste fi-  
rexile rigori ale unei școli — unde  
au venit și rămas din dragoste —  
vor și mine, căci li se va cere,  
să-si urate, să-si impună votul lor.

Peracostituitele lor de astăzi în  
căpătă proporții măne — și azi zisă  
împărtășire cu care elevul de  
astăzi acumulează regulile shorului,  
invățământul aviației, va deveni  
milne ambiația emuluație pentru  
acaparea a căi mai multe cunoaș-  
tințe din căi mai diverse domenii.

Iată, de ce, nu gresim cind afir-  
măm permanența aviației.

Si — pe un alt plan puțin proble-  
ma — ca n'tre decât să ne bucură  
desearce a fost și este pe deplin în-  
țeleasă de tineretul țării noastre.

Intr'adèvăr, acest tineret — dorme  
de a se năuma că mai repede, de a și  
arăta potențele — a înțeleasă foarte  
bine permanența aviației.

Rezultatul practic: massive in-  
scrierii la Școala de Sfere cu și fără  
motor ale T.A.R.-ului (Tineretul  
Aviației Române).

Același tineri și-au său un mare  
și dubios foios.

Înțeleasă, astăzi nu în dispoziție un  
minunat mijloc de recreație, de  
sport, de distracție dintr-o  
amenajare și confortării a cărui traiere au ho-  
baria să facă parte din școli, din tabă-  
bere instălate în mijlocul naturii. În plus, ei învață și un meșteșug pe  
cât de util pe atât de frumos.

Oră toiemă secesă invățământ con-  
stituie cel de al doilea mare foios.

Mâine, când legăturile internaționale  
vor fi reluate — când piețele de  
dracătore ale unor producători vor  
fi unor peste sute dar altă ori peste  
mii de kilometri, când linile de  
comunicație și transporturi aeriane  
vor îmbrica globul într'un adeverat  
paienjeniș — desigur, că tinerii care  
astăzi lăuntră peșteri plăcerea lor  
proprie și lăuntră vor fi obișnuiați să  
populeze cadrele acestei  
nații armate.

Dela pilotul de linie și pînă la me-  
canicul de atelier, dela personalul  
nenavigant dar legat de shor și  
pînă în cel care-i prezintă peste nori  
și orizont — tineretul de astăzi va  
fi stăpânitorul de mâine.

Ori tineretul român — spre cîstea lui — a înțeleasă acest fapt și, de  
aceea, vine să se în ce într-un na-  
măr mai impresionant la posibile  
i. A. R.-ului care constituie idei  
vîrste argumente pentru permanența  
ideii aviațice.



Primerul zăi zăpeză zborul.  
(S. M. P.)



Primerul zăi des în pustul de  
decolare.



Într-o perechi de zbor fără  
a T. A. R.-ului.



Primerul zăi de zbor  
(Foto S. M. Gheorghescu)



DIN CAUZE UȘOR DE ÎNȚELES  
INDEPENDENTE DE VOLEA NOASTRĂ, REVISTA „ARIPI ROMÂNEȘTI”  
ESTE Silită să apară în CONDIȚIUNI  
TECHNICE SUB CELE OBİŞNUITE.



# S'AU REDESCIS PORȚILE

**O**dată cu vară, cu pădurile înverzite, cu câmpurile umplute de flori și tulburările de mirisoitoare a lânii mădi, a început să se deschidă și porțile basmului.

Poartă pe unde intră zile și noile de tineri pentru a urma o școală trăznă, rîvnită în visurile lor și amură, școală sfârșit.

Într'adevăr, — vorbind acum în literă cărora gra-vă a unui comunicat oficial; s'a redeschis, odată cu sezonul de vară, Școala de Sbor cu și fără motor ale Tineretului Aviației Române — proiect care însemna o un cununie foarte ridicat de elevi participanți.

Sferul 1...

Într'adevăr, un vis.

Un vis nu numai al tinerilor care călățesc sfârșit peste pragul acestor Școli, ci și întregii oameniri.

Încă din antichitate, legendele mitologice ne vorbesc despre sber — pentru ca să ajungem în zilele noastre la aviația pe care o cunoaștem cu totii, având chiar cunoaștere de măre glorie.

De ce vin astăzi copiii la aviație? — reacționează, ade-seori, căte cineva.

Răspunsul este ușor de dat, pentru că aviația constituie o ocupație completă.

Ba! — dela realismul motoarelor, dela calculurile matematice și până la dorința propriu-zisă de sber, la poezie danielată a "unui avion" traversând cerul — avem aproape toate sentimentele prezente.

Pentru a fi un bun aviator, trebuie să fi curagios — dar trebuie să fi și cult — nu mai puțin adesea însă este că pe lângă entuziasmul dirijant, un aviator trebuie să aibă sufletul săt mai aproape de albul îngeresc.

Această răspunsul, de altfel, care se dă celor ce "năsebă" de ce vine astăzi de mult tineret în aviație.

Și, mai este unu: în noile unele accesele de complet intră și faptul că tineretul aviație poate — prin înțeleptul acestei cariere — să-și apere mai bine tara, nașal.

Iată, de ce, pe porțile larg deschise ale Școlilor de Sbor, intră cu fleșe și și mai mulți tineri.

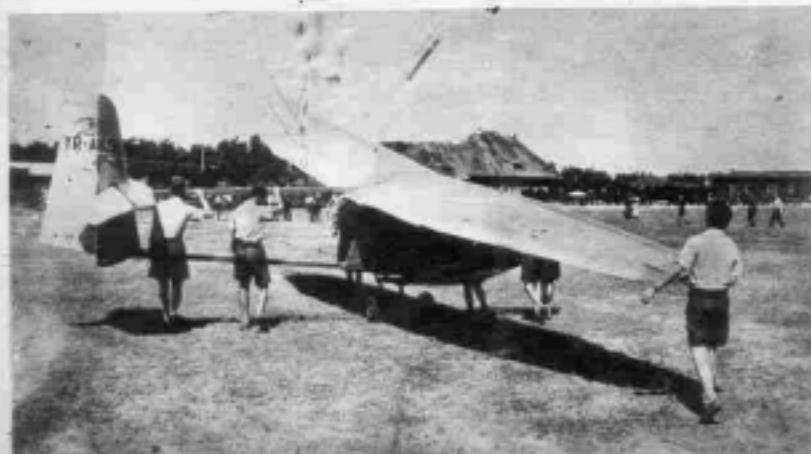
Iată, de ce, odată insușită ca elevi, acesti tineri poartă 'n privire, în felul lor de a fi, în suflet, bucuria omului vis împlinit.

Am rămas zilele acestor o zi, la o astfel de școală.

Mai întâi, să vă spun că școală era 'n mijlocul unei câmpii cu flori, că bătăie înecet de tot un vîntulet care mătase și uit astfelincincis de căldură și orasul de unde plecaseam — și trebuie, neapărat, subliniat că școală era deo curățenie farmaceutică.

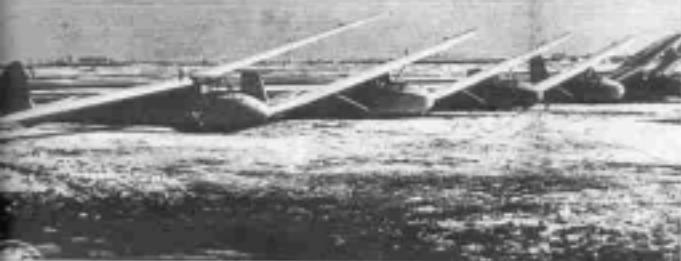
Dela dormitor la sufragerie, dela magnifică și până la capelarie și și la bucătărie ori pe acelăie pietruită, cusătă de domne.

Ea contribuia la frumusețea școlei, la atracția de vară pe care o avea asupra pachetului de elevi, minunat echipești.



Planoșul este pus în  
paralelă de deosebită  
de către. Fiecare  
planorșpică (S.M.P.)

Tinerii planorșpici al  
acei pecli de sber  
fără motor.  
(S.M.P.)



# BASMULUII

Mini de vasă, de camaradereasă  
trăire, frontul lor, care lăsa în urmă  
coloranți splenide urme pein lăru  
însoțită înălță pînă la brâu, elevii  
acești își trăiesc din plin viserile.

Și se poate, oare, ceva mai frumos  
decât să ai norocul să îți se "implinesc"  
gândurile. Și încă mai ales  
când ești și bătrân!...

O.L. De sigur, că nu!

Pictările ochilor lor spunese din  
elin aceasta — după cum chipurile  
lor bronzate înărcite spre cerul  
cître care uceniesc să stoare, erau  
parcă effigi de medalia.

Zisă trătă secolu — în mijlocul lor  
și al naturii, mi-a făcut de o reconfortantă bucurie.

Mă bucuram cădătu cu bucuria lor.

Mi adîncam cădătu cu mare  
nădejde, a naturii, în mijlocul căreia  
poposeștem.

Să mă plăsește viața lor.

Vîsta — în primul rînd — de  
camaraderie.

Intrădevîr, scările acestei des-  
vojîi la maximum acostă calitate  
(indispesabilă viații de mai târziu  
a aviatorului) cămaraderie.

Lăudare parte împreună la exerci-

tille de stor, trăgând împreună că-  
rucitorul pe care îl pusă planorul, do-  
cumentându-se anul la altul, după  
stărîngul pedimentă expusă de sefii lor,  
asupra motorului avionului, măci-  
când la același masă, dormind în sa-  
loane cu paturi frumos alinate, tîne-  
nîi elevilor uceniesc nu numai stîn-  
ția abordată, dar și marea bucurie a  
camaraderiei.

Așaștia sunt elevii care au intrat  
pe portile de basm ale Scuholor vi-  
suierilor...

Sufletul lor se înclinaște la dorin-  
ția abordului, dar și la pădilele nădej-  
dute în înîmna lor și, anume, ale  
piloților de astă, care pe front, în  
țară, ori unde înceamă datoria,  
rîșgesc energie, dragoste de patrie,  
dragoste de armă.

Acumulând excepțional tehnicii  
tehnice, învățînd arta abordului așa-  
cum trebuie, — metodice — înclîn-  
dându-și înîmple la faptele de glorie ale  
șoarășilor mai mari, Încreșterea A-  
viațică Română, pregătînd cadrele nă-  
șine de mâine, cadre desute care în-  
teria, desigur, va vorbi tot atât de  
elogios ca și despre luptătorii cenu-  
bul românește de astăzi...

GH. I. GHEORGHE



## ARIPI ROM'ANEŞTI

Director: Comandor aviator  
**A L D E M E T R E S C U**

\* ORGANUL OFICIAL DE  
PROPAGANDĂ AL SUBSECRETĂ-  
RIATULUI DE STAT AL AERULUI

\* CEA MAI BUNA, CEA MAI  
IEFTINA și CEA MAI CITITĂ  
REVISTĂ ILUSTRATĂ.  
MONTAJUL și TIPIRUL LA FOTO-  
ROTOGRAVURĂ (TIEFDRUCK)

\* PUBLICA TOATE EVENIMENTELE  
LEGATE DE PROGRESUL  
SRORULUI OMENESC

\* PAGINI SPECIALE INCHI-  
NATE AERONAUTICEI NOASTRE  
DE RAZBOI

\* PAGINI REZERVATE AVIA-  
ȚIEI TINERETULUI

\* PAGINI DE ARTĂ, LITERA-  
TURA și TEATRU

Prim redactor:  
**LADMISS ANDREESCU**  
Redactor artistic:  
**G I O N**

\* REDACȚIA și ADMINISTRAȚIA  
BUCUREȘTI, Str. SARINDAR Nr.  
9, ET. I, TELEFON: 3.4528, CONT  
CEC: 1334, BUCUREȘTI, REGIS-  
TRUL COMERCIAL N. 1731/1942  
BUCUREȘTI, REGISTRUL PUBLI-  
CATIILOR PERIODICE Nr. 74/1943,  
TRIBUNALUL ILFOV

\* ABONAMENTUL ANUAL: LEI  
3000, DE SPRIJN LEI 5000, O-  
NORIFIC LEI 10.000, PENTRU  
SBURATORI STUDENȚI, ELEVI,  
FUNCTIONARI, MILITARI, MUN-  
CITORI și PLUGARI LEI 400

ABDHAMENTELE SE ACHITĂ ANI-  
CIPAT, LA EXPIRARE, REVISTA NU  
SE MAI SERVESTE ABONAMENTUL  
DACS ABONAMENTUL PE ANUL UR-  
MATOR NU A POST ACHITAT ÎN  
TIMP UTIL

\* PAGINILE DE PUBLICITATE  
DUPA TARIF

\* UN EXEMPLAR LEI 20  
NUMERELE VECIHL, UN EXEMPLAR  
PRETUL DUBLU

\* DIFUZAREA REVISTEI ÎN  
TOATA ȚARA SE FACE PRIN:  
**F N T E R P R E S S**

E. R. T.  
Str. GOGU CANTACUZINO Nr.  
38, BUCUREȘTI, TELEFON 1.15.89  
CONT CEC 5471 BUCUREȘTI

**ACUM 35 ANI...**



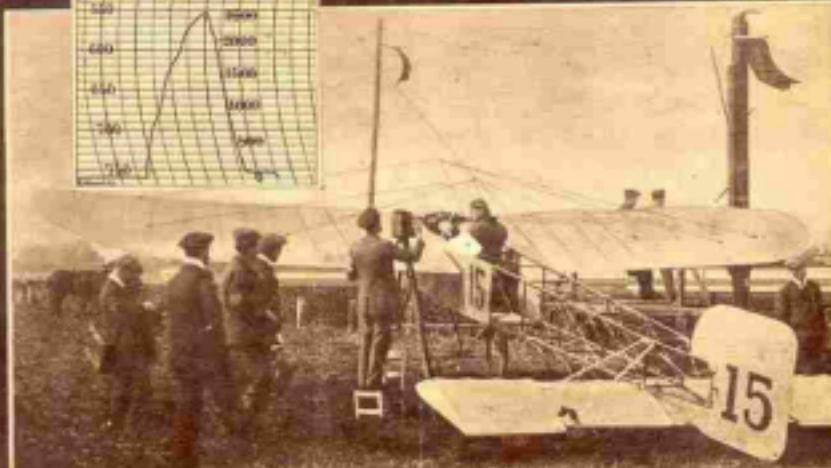
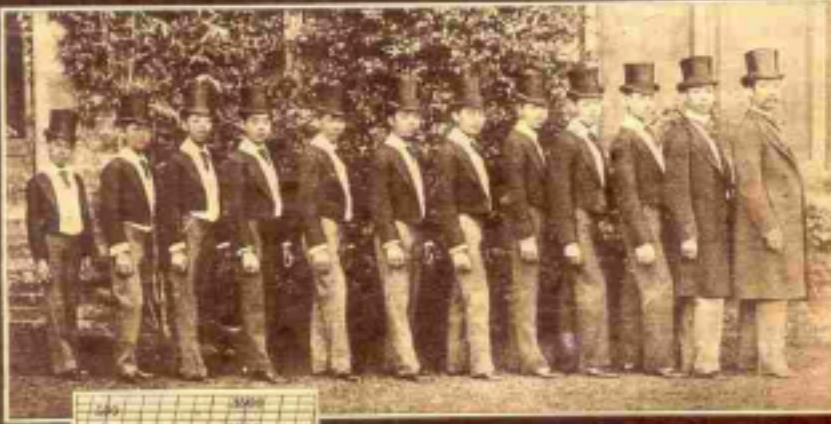
Aerostat  
rare de Lorraine  
cu care în 1910  
la meetingul de la Béthune  
în Franță a concurat  
peste primul aviașor (de  
afel singur concurent) și l-a  
pus pe locul 23-lea. Înainte  
de el niciun alt aviașor  
nu a pătruns în pământ, dar  
a plecat... premiat. La același  
meeting Marconi și alții vîne  
cu "fantastic" de... 106  
km. pe ora pe axă.  
Avionul cu un  
motor de  
100 HP.



La vîză din lume care a  
făcut o mare impresie  
în Franță este  
"l'Albatros". După  
ce a cucerit în 1910  
titlul de campion  
al Franței la Béthune  
în Franță, a venit la  
Marconis, unde a  
cucerit locul 23-lea  
într-o distanță de 7 mîschi.  
Avionul său este  
un monoplan cu  
triplană, de mai puțin  
de 100 km. pe ora  
pe axă. În Franță  
este cunoscută  
sub numele de "Albatros".

#### CURIOS DOCUMENT GRAFIC...

În Siam — Chakri  
Kam — moartă în 1910.  
Avionul cu cel mai  
lung zbor din lume a  
făcut-o în Anglia la  
Meetingul Oxford și Béthune.  
Avionul "fantastic" este  
un monoplan cu  
triplană, având o  
viteză de 100 km. pe ora  
pe axă. În Franță este  
cunoscută sub numele de "Albatros".



Pe 2 Septembrie 1910,  
așa stătătoare recordul  
din lumea de 1000 de zile  
a fost超越at la 22  
zile... cucerind astfel  
punctul în zbor prestat.  
Avionul "fantastic" Marconi  
cineva între primele locuri  
recunoscute în zbor este  
a degajat huncușegătoare.